

[Bilgrav-Nielsen.]

og hvis vi begrænser hastigheden til omkring 80 km/t, er der altså tale om ca. 3 minutters kørsel. Jeg tror, vi holder til det, hr. Holmberg; der er tale om 3 minutter; jeg tror ikke, vi skal diskutere det problem videre.

Men herefter er det sagt — og det er jo navnlig hr. Kampmann, der rigtig er kommet på gale veje i dag, endda næsten med overlæg, tror jeg — at der er tale om en merinvestering, hvis man vælger tunnelen, på 1 mia kr. Jeg har set, at ministerens konsulenter i disse sager har antydnet, at der måske i værst tænkelige situation kunne blive tale om en merinvestering på 1 mia kr., dersom det viste sig, at bundforholdene var sådanne, at det var betydelig vanskeligere at anlægge en tunnel end at placere bropiller. Det lyder jo interessant, navnlig for lægfolk, at det skulle være sværere at finde sikker understøttelse for en tunnel, der er 4 km lang, end for bropiller.

Hr. Kampmann undgik i den klemte situation, han var i for nylig her på talerstolen, at nævne, at der også for udvalget er forelagt særdeles sagkyndige svar på det postulat, som er forelagt os i bilag nr. 12. I bilag nr. 13 er der af folk, som er sagkyndige, folk, som har beskæftiget sig med tunnelbyggeri i adskillige år og har adskillige tunnelanlæg bag sig, givet en klar afvisning af, at der skulle være større usikkerhed forbundet med at placere en tunnel end bropiller. Jeg skal undlade at citere dette bilag, det vil jeg overlade til hr. Kampmann, for jeg tror, hr. Kampmann er så redelig i sin debatform, at han selv vil gøre det; det her bilag nr. 13, til oplysning for hr. Kampmann. Adskillige steder i dette papir, som er fra hr. Havnø fra Christiani & Nielsen A/S, og som jeg gerne vedstår jeg har konsulteret, fordi jeg mener, man kunne bebrejde mig, hvis jeg ikke havde konsulteret folk, der virkelig har forstand på disse ting, er det anført, hvorfor der er større usikkerhed ved at anbringe bropiller end ved at anbringe en tunnel, og jeg skal kort citere første del af konklusionen i bilag 13:

„Som det vil fremgå af ovenanførte, er jeg af den formening, at usikkerheden på overlslagene ikke kan anses for at være større for tunnelen end for broen, snarere tværtimod.

Jeg mener også, der vil være mindst lige så mange entreprenører, der kan byde på tunnelen, som på broen.“

Det er i anledning af en af de indvendinger, som hr. Gimsing gjorde, nemlig at der nok var færre, der ville kunne byde på et tunnelanlæg, dersom det udbydes i licitation.

Ministeren har sådan set accepteret dette; ministeren er ikke vendt tilbage til problemstillingen om denne påståede eventuelle fordyrelse, men kommer i slutningen af udvalgsarbejdet ind på et andet spørgsmål, nemlig spørgsmålet om ventilationsanlæg i tunnelen. Man føler ligesom, at der nu er behov for et nyt argument, efter at hr. Havnø har gjort sine bemærkninger til hr. Gimsings bemærkninger. Man siger, at det nok er problematisk og usikkert, om dette længdeventilationsanlæg, som er det billigste, og som nok er ca. $\frac{1}{2}$ mia kr. billigere end et andet ventilationsanlæg, som kaldes tværventilationsanlæg, er tilstrækkelig effektivt. Hr. Havnø har også i den forbindelse påvist, at det absolut er gørligt i en 4 km lang tunnel at klare sig med de restriktioner, der nu foreligger og vil blive lagt på bilerne med hensyn til udstødningsskassen, at klare sig med et længdeventilationsanlæg. Men vi kan diskutere dette meget, og der er vel ingen, der er i stand til helt klart at sige, hvad dette konkret kommer til at koste. Det er der heller ingen der kan sige om det anlæg, der er besluttet, og det undrer mig navnlig, at hr. Kampmann vil påstå, at der her er stor usikkerhed ved tunnelbyggeriet, for han står selv i dag som forslagsstiller til et andet tunnelbyggeri. Det undrer mig i øvrigt også, at disse biltogsforslagsstillere ikke med ét ord nævner de store fordele, de for 3 år siden, i 1973, anså der var ved en tunnel under Østerrenden, nemlig spørgsmålet om skibsfartens frihed i Østerrenden. Det har man glemt at nævne i år. Jeg håber, at man mener, det stadig gælder.

Til sidst vil jeg gerne spørge ministeren: hvis man skønner, der er så stor usikkerhed ved denne tunnelløsning med hensyn til omkostningerne ved driften og anlægget, vil ministeren så være indstillet på i givet fald, som også antydes af hr. Gimsing, at udlicitere begge forslag, altså både tunnelforslaget på Østerrenden og højbroforslaget? Så kunne man jo i slutfasen få den konkrete